N° 601.054

Société Anonyme :

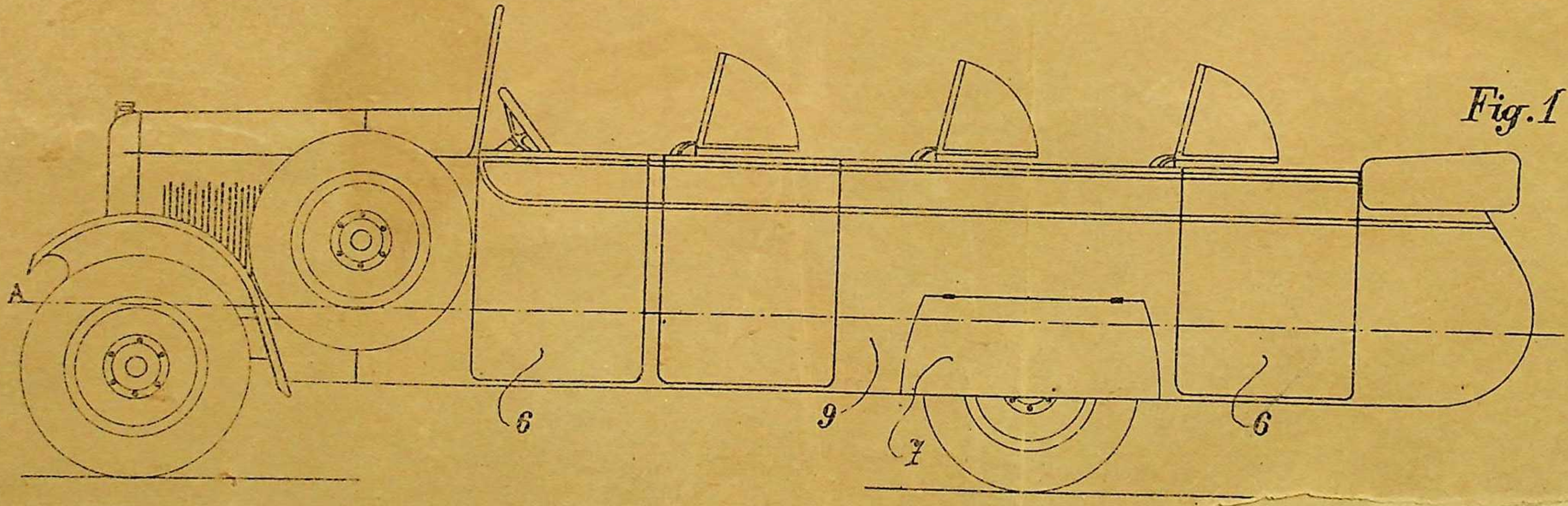
Établissements Faurax & Chaussende Réunis

Pl. unique

296-1.1 AU 312 42602
FR 0601054
FEB 1926

296-1.R
FR-1926-02
16

Fig. 1



296-85
296/1.1
601054
601,05

601,054

Fig. 2

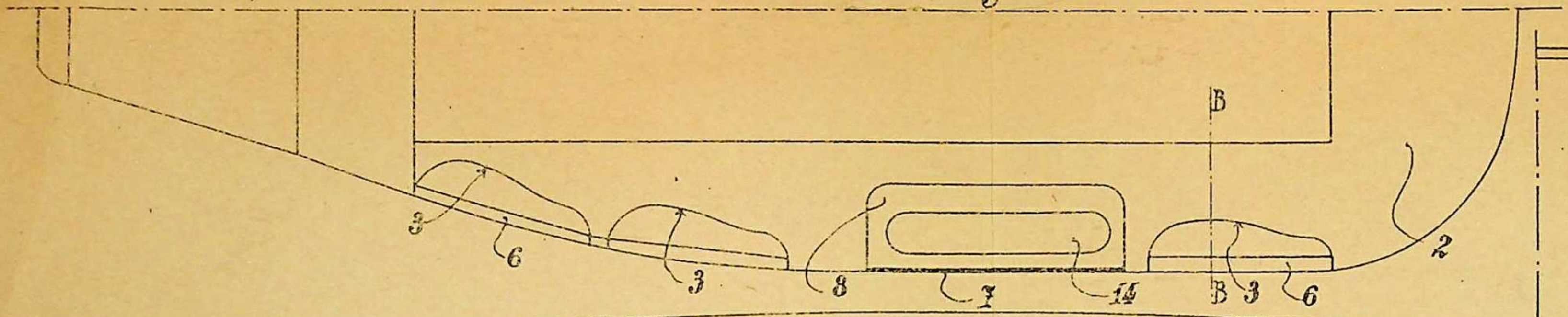


Fig. 3

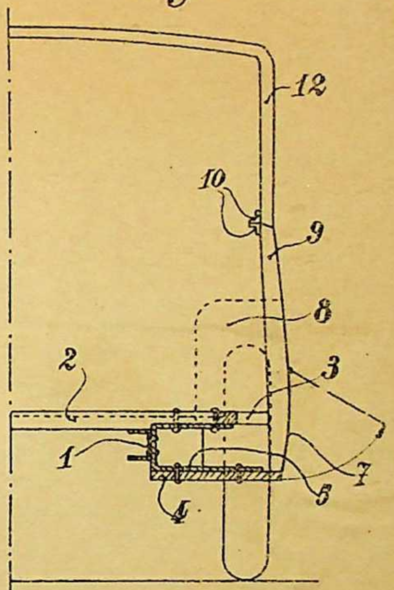
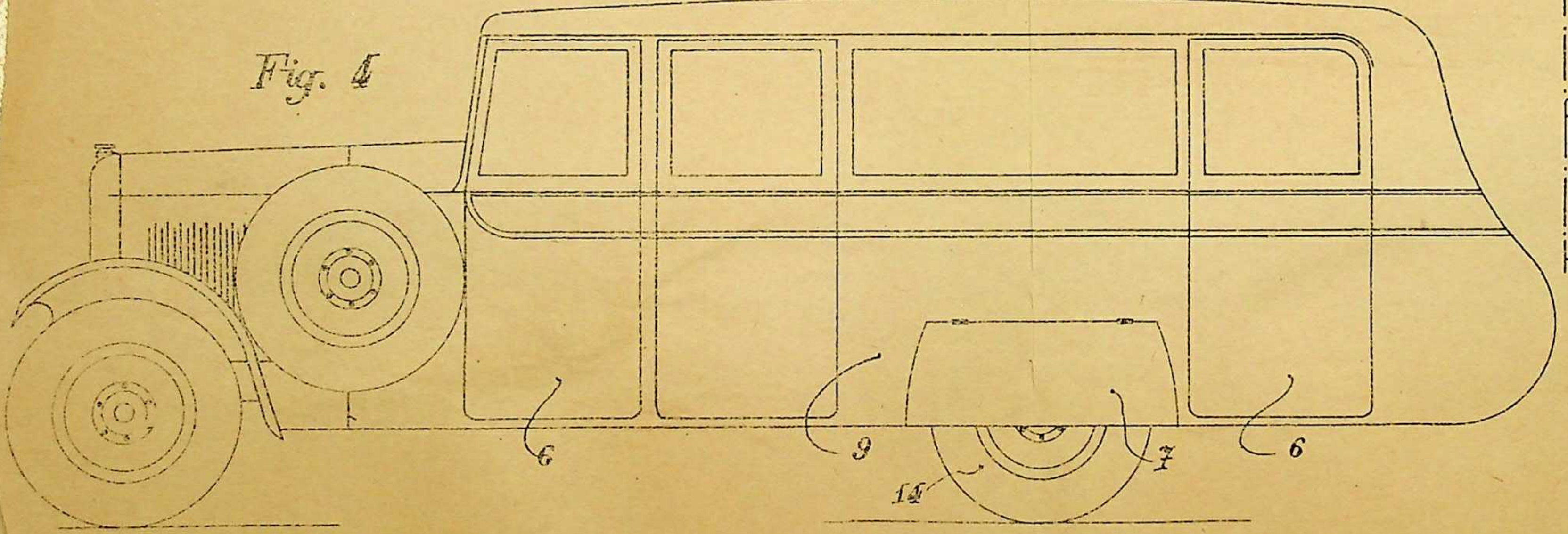


Fig. 4



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

DIRECTION DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

X. — Transport sur routes.

1. — Voitures.

N° 601.054

Carrosserie surbaissée à marchepieds intérieurs et à toiture amovible pour tous véhicules automobiles de tourisme tels que cars, omnibus, etc.

Société anonyme : ÉTABLISSEMENTS FAURAX ET CHAUSSENDE RÉUNIS résidant en France (Rhône).

Demandé le 21 juillet 1925, à 15h 30m, à Lyon.

Délivré le 23 novembre 1925. — Publié le 22 février 1926.

L'invention a pour objet la réalisation d'une carrosserie surbaissée dont la disposition a pour résultat de masquer et de dissimuler les marchepieds à l'intérieur du véhicule et de masquer également en partie les roues, de façon à présenter une surface extérieure de carrosserie uniformément lisse sans aucun des éléments qui sont en saillie sur les côtés latéraux des véhicules automobiles actuels (marchepieds, garde-boues, coffres à outils, roues de rechange, etc.) ce qui a pour effet de supprimer tout risque d'accrochage en marche et d'assurer au véhicule une meilleure tenue de la route par suite de l'abaissement du centre de gravité de l'ensemble. D'autre part, la toiture complète est rendue amovible pour permettre l'emploi de la carrosserie à volonté comme conduite intérieure ou comme voiture découverte. L'invention est plus particulièrement envisagée pour les véhicules automobiles publics affectés aux transports en commun mais il s'applique également à tous les autres véhicules.

Le dessin annexé représente la réalisation de l'invention : la fig. 1 est une vue en élévation d'un car découvert; la fig. 2 est une moitié de coupe horizontale suivant AA de la fig. 1 et la fig. 3 est une coupe transversale suivant BB de la fig. 2; la fig. 4 est une vue en élévation d'un car couvert le transformant en conduite intérieure.

Les caractéristiques essentielles de l'invention sont les suivantes :

Le châssis 1 du véhicule est monté sur les essieux des roues de telle sorte que le plancher 2 recevant les sièges se trouve très rapproché de ces essieux et par suite à faible distance du sol, en vue d'abaisser considérablement le centre de gravité du véhicule.

Ce plancher 2 est entaillé sur ses côtés latéraux et aux endroits correspondants aux portières pour former des découpures 3 affectant une longueur équivalente à celles desdites portières et une largeur convenable permettant le dégagement rationnel des pieds des voyageurs pendant la montée de ceux-ci à l'intérieur du véhicule ainsi que pendant leur descente. En dessous des découpures précitées du plancher et à une distance appropriée de celui-ci sont disposés des marchepieds 4 supportés par des ferrures en ⊔ dont l'aile inférieure 5 reçoit les marchepieds tandis que l'aile supérieure est fixée en dessous du plancher 2; ces ferrures sont fixées rigidement aux longerons du châssis 2 par leur partie dorsale comme le montre bien la coupe fig. 3.

L'emplacement de chaque marchepied correspond à une portière 6 et il est situé laté-

ralement de telle sorte que le bord extérieur affleure la face interne de la partie inférieure de la portière lorsque celle-ci est fermée, fig. 2. Ces marchepieds ont des dimensions plus grandes que celles de la découpure correspondante 3 du plancher afin d'assurer une assise convenable aux pieds des personnes montant ou descendant du véhicule.

Par suite des dispositions décrites du plancher et des marchepieds, ces derniers ont leur emplacement à l'intérieur du véhicule, dans la largeur même du plancher et en face de chaque portière. Lesdits marchepieds sont invisibles quand les portières sont fermées, et lorsqu'elles sont ouvertes, les voyageurs peuvent y accéder facillement et en faire usage tout aussi commodément qu'avec les marchepieds extérieurs actuels.

Les panneaux longitudinaux 9 de la carrosserie sont découpés aux emplacements situés vis-à-vis des roues arrière du véhicule et ces découpures correspondent aux cavités 8 ménagées dans la carrosserie pour loger lesdites roues arrière. Lesdites découpures sont suffisamment grandes pour permettre l'enlèvement et le remplacement de ces roues ainsi que les réparations aux bandages; ces ouvertures latérales sont fermées par des volets 7 articulés à leur partie supérieure de préférence, dans le but de permettre leur soulèvement et leur maintien à cette position au cas de réparations ou remplacement des roues.

La toiture 12 qui ferme la carrosserie lorsqu'on désire le véhicule transformé en conduite intérieure fig. 4, est disposée pour être placée et enlevée d'une seule pièce très rapidement. La fixation à la carrosserie est réalisée au moyen d'équerres 11 qui sont solidaires de la toiture et qui se relient par boulons et écrous appropriés à d'autres équerres 10 appartenant à la carrosserie.

Cette toiture peut être remplacée par une capote repliable dont les ferrures sont disposées pour être adaptées aux équerres de la carrosserie. La partie supérieure des portières qui reçoit la glace est disposée également pour être amovible et se prêter à un enlèvement rapide lorsque le véhicule est appelé à rester découvert comme fig. 1. Cette capote peut être de tout type connu selon le type de véhicule auquel l'invention est appliquée, les ferrures seront disposées préférablement pour permettre l'adaptation de pare-brise de dispositifs quelconques pouvant s'enlever facilement lorsque la capote devra être remplacée par la toiture 12 ou tout autre genre de dessus formant le véhicule.

Le dispositif imaginé de carrosserie permet la fixation de deux roues de secours à l'avant, chacune sur un côté et à l'emplacement montré fig. 1 et 4.

RÉSUMÉ.

Carrosserie surbaissée à marchepieds intérieurs et à toiture amovible pour tous véhicules automobiles de tourisme tels que cars, omnibus, etc. Ce dispositif est caractérisé essentiellement :

1° En ce que le plancher du véhicule, très rapproché des essieux pour abaisser le centre de gravité, est entaillé sur ses côtés latéraux pour former des découpures en face des portières sur une longueur équivalente à la largeur de ces dernières et sur une largeur convenable permettant le dégagement rationnel des pieds des voyageurs lors de leur montée et descente; ledit plancher reçoit, en dessous de chacune des découpures latérales, un marchepied fixé rigidement au châssis d'une part et au plancher d'autre part au moyen de ferrures appropriées. Ces marchepieds ont leur bord extérieur à l'affleurement de la face interne des portières afin de se trouver complètement à l'intérieur de la carrosserie et ne former aucune saillie extérieure.

2° En ce que les panneaux latéraux de la carrosserie sont découpés d'ouvertures vis-à-vis les roues arrière, ces ouvertures étant fermées chacune par un volet articulé qui permet par son relèvement la visite et le remplacement des roues et par son abaissement l'invisibilité de la partie supérieure de ces reues.

3° En ce que la carrosserie comporte un système d'équerres et ferrures permettant montage soit d'une capote et de pare-brise lorsque le véhicule doit être découvert, soit d'une toiture et d'à-côtés fermant le véhicule et en constituant une conduite intérieure; portières recevant alors une partie supérieure pour la glace.

Société anonyme : ÉTABLISSEMENTS FAURA ET CHAUSSENDE RÉUNIS.

Par procuration :

G. Jeanniaux.

Pour la vente des fascicules, s'adresser à l'Imprimerie Nationale, 27, rue de la Convention, Paris (15e).